ANUL II — 15 Ianuarie 1925 — No. 1

MONITORUL
Uniunei Orașelor din România

Organ Oficial al Asociației Comunelor Urbane

Apare lunar sub conducerea Biuroului Central al Uniunei Orașelor

ABONAMENTUL
Pe an ; 240 Lei

REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA
la Secretariatul General al Primăriei Capitalei, Str. Sf. Vineri
— — — — București — — — —

ABONAMENTUL
Pe an: 240 Lei

SUMARUL:

1) Circulara No. 2, către Primăriile Comunelor Urbane, referitoare la organizarea Expoziției Uniunei Orașelor din România.

2) Ing. C. Sfințescu: Activitatea Constructivă a orașelor noastre în ultimii ani (urmare și sfârșit).

3) Ing. Sfințescu: Chestiuni Technice examinate în Orașele: Budapesta, Viena și Paris.

~~*D-sale*~~

~~*D-lui Primar al Orașului*~~

Academia Română

BUCUREȘTI

TIPOGRAFIA «REFORMA SOCIALĂ», PASAGIUL ROMÂN, 20

1925

www.dacoromanica.ro

CONGRESUL ŞI EXPOZIŢIA
UNIUNEI ORAŞELOR DIN ROMÂNIA (U. O. R.)
DIN BUCUREŞTI IN 1925
CIRCULARA No. 2

Domnule Primar,

In continuare şi ca completare a primei noastre circulare referitoare congresului şi expoziţiei ce *„Uniunea oraşelor din România"* a hotărât a ţine *în Bucureşti în toamna anului 1925* avem onoare a a vă comunica că, expoziţia se va ţine în Parcul Carol (Filaret) din Bucureşti în pavilioanele existente din acel parc şi cele ce eventual se vor mai ridica de către interesaţi.

Se vor înainta din timp formulare de înscriere pentru participare.

A. Organizaţia generală a expoziţiei.

Expoziţia va cuprinde două părţi distincte :

I. *O parte rezervată demonstraţiei activităţei şi rezultatelor obţinute de fiecare oraş în parte prin el însuşi sau cu ajutorul statului.*

II. *O altă parte rezervată — pe specialităţi — acţiunei private*, adică fie a asociaţiunilor particulare ori a particularilor izolaţi, fie industriilor etc. spre a-şi expune activitatea lor în legătură directă cu viaţa oraşelor noastre.

1. In ce priveşte organizarea primei părţi se va indica fiecărui oraş în parte, separat, planul şi mărimea spaţiului ce i se poate pune la dispoziţie în pavilionul rezervat oraşelor pentru ca Administraţia Comunală respectivă să expună *numai în acel spaţiu*, dovezile activităţei şi rezultatele proprii obţinute în decursul timpului, precum şi proectele pe viitor.

2. Pentru organizarea părţii a doua mai sus arătată, adică a activităţei diferită de aceia directă a Administraţiei Comunale, se va înainta D-voastră un apel separat din partea Uniunei Oraşelor din România, pentru ca prin D-v. el să fie răspândit şi susţinut faţă de organizaţiile şi iniţiativele locale. Pe lângă acel apel, se va mai trimite şi câte o notă explicativă pentru fiecare categorie din activităţile izolate ale Administraţiei Comunale, cu privire la modul cum urmărim să fie reprezentate în expoziţie.

Un Comitet local pentru adunarea fondurilor şi pieselor de expus va putea fi format de D-v., comunicând din timp Comitetului central numele şi profesiunea persoanelor din acel Comitet pentru a fi înregistrate şi alăturate Comitetului general al expoziţiei.

3. Conferinţe publice se vor putea ţine în timpul şi interiorul expoziţiei asupra diferitelor chestiuni edilitare de interes general sau local, în zilele şi sala ce se va anunţa la timp. In orice caz persoanele doritoare a ţine asemenea conferinţe publice vor trebui să se anunţe cu cel puţin două luni înainte de deschiderea expoziţiei, înaintând la Secretariatul general al Uniunei şi rezumatul conferinţei pentru a putea stabili programul conferinţelor.

B. Organizarea expoziţiei administraţiilor oraşelor

4. In spaţiul rezervat fiecărui oraş în parte, se vor expune numai materialul şi date asupra activităţei diverselor servicii comunale după normele de organizaţie locală a Administraţiei Comunale, totuşi grupate pe specialităţi şi anume :

grupa a) cuprinzând partea statistică şi starea civilă a oraşului.

grupa b) vor cuprinde serviciile technice ale oraşului, precum : sistematizarea şi planul oraşului şi mijloacele de transport pe uscat, apă şi în aer ; lucrările de arhitectură ale oraşului (clădiri publice şi particulare) ; executarea şi întreţinerea diverselor căi de comunicaţie (străzi şosele, pavaje, etc.) ; alimentarea cu apă şi canalizarea oraşului cu uzinele aferente ; iluminatul oraşului cu petrol, gaz şi electricitate.

grupa c) cu lucrările pentru salubritatea şi curăţirea oraşului şi instalaţiile aferente precum : crematorii de gunoaie, economate de materiale, ateliere de reparaţii.

grupa d) cu lucrările şi instalaţiile sanitare sau hygienice ale Comunei (poliţia sanitară publică şi industrială

www.dacoromanica.ro

dispensarii, spitale, combaterea epidemiilor, desinfecția, băi, laboratorii, hygiena copilului și mamei, locuințe insalubre, cimitire, medicina veterinară și aplicațiile ei incinerarea cadavrelor ș. a.

grupa e) cu lucrările pentru aprovizionarea orașului cu: carne (abatoriile), pâine (morile, depozitele de fainâ sau grâu); lapte, pește (frigorifere); fabrici de ghiață, zarzavaturi etc. depozitele de lemne sau alte combustibile, piețele, oboarele, târgurile, bursele.

grupa f) va cuprinde organizația comunală pentru asistența publică, azile, sanatorii, birouri de servitori sau plasare, cultura publică (instrucția, arta și cultul, educația sportivă) adică școala froebeliană, primar , instrucția profesională, școala secundară și chiar universitara, atât ca parte teoretică sau practică, cât și ca instalații, precum localuri de școli, muze biblioteci, teatre, biserici, terenuri de sporturi și educație civică etc.

grupa g) va cuprinde activitatea contenciosului: procese, contravenții, legiuiri ș. a.

grupa h) va fi fi rezervată Administrației Financiare Comunale, cuprinzând datele asupra veniturilor și cheltuelilor, împrumuturilor, felurilor de impozite, mersul bugetelor averei orașului, etc și organizațiilor de percepere a d rilor, Cassa de economie, de credit și ajutor, Cassa de pensiuni, etc.

grupa I) va cuprinde întreprinderile sau organizațiile comunale care lucreaz fie cu capital comunal, fie cu subvențiuni comunale, precum : Societatea Comunală de Locuințe Eftine, Tramvaye Comunale, lăptării comunale, cinematografe comunale, fabrici de cărmidă, ghiață etc. comunale, pescării comunale, industria abatoriilor comunal, uzine electrice cau de gaz comunale, instituții de salvarea oamenilor, protecția animalelor san păsărilor pompierii, de îngrijirea parcurilor, grădinilor publice, cimitirilor, scoietăți. de educație civică sau sportivă s'a.

gruva j) este rezervată expunerei acțiunei statului în dezvoltarea vieței orașului, precum: acțiunea financiară (impozite, subvenții); acțiunea sanitară (corp medical, spitale, eforia spitalelor civile, ș. a.) acțiunea culturală (școli, muzee, biblioteci) acțiunea economică (lucrări publice ca : șosele, căi ferate, canale. poștă, telegraf) ; lucrări hidraulice etc.; lucrări industriale, agricole, ș. a.), acțiunea civică: legiuiri, educația cetățenească, educația sportivă.

C. Reguli privitoare la materialul de expus

5. Ca material se recomandă a se expune: hărți, diagrame, tablouri sinoptice, fotografii, planuri statistice, desenuri, machete, modele, colecții de publicații, legi sau regulamente, aparate, miniaturi, produse fabricate, precum și material istoric, așa ca să se pună în relief eforturile, scopul, metoda de lucru și rezultatele obținute.

6. Toate obiectele expuse vor trebui să fie îngrijit lucrate, încadrate și transportate, și să cuprindă pe ele, numele autorului și proprietarului, așa ca să nu poată fi înlocuit sau șters.

7. Se cere, pentru o bună împărțire a spațiului în expoziție, ca desenurile și obiectele de expus să aibă dimensiuni care să fie, inclusiv ramele lor multiplii de 50 cm. atât în lungime cât și în lățime. Totuși nu se recomandă hărți sau obiecte cu dimensiuni mai mari de 1.50 m. pentru o ușoară mânuirea lăsa și putința de a fi examinate de cercetător. Este preferabil a se trimite copii fidele, iar nu originale de pe planuri ori obiectele de expus.

8. Planurile se va căuta a fi așezate în expoziție la o înălțime de 1 m. deasupra pardoselei, iar pe un spațiu de 0.50 m. lat deasupra și în dreptul fiecărui plan se va rezerva placartelor care va conține textul descriptiv al obiectului expus dedesubt.

9. Comitetul organizator central își rezervă dreptul de a refuza orice obiect trimes spre a fi expus, dacă îl va considera impropriu pentru aceasta fie calitativ, fie ca scop urmărit, fie ca spațiu disponibil, ș. a..

10. Articolelele de expus vor trebui să fie foarte îngrijit împachetate. Fiecare pachet va purta numele expozantului și adresa, precum și o etichetă specială ce se va trimite de Comitetul central al expoziției. Lăzile vor trebui să fie închise cu șuruburi sau cuie, iar nu cu lacăte sau chei. Transportul coletelor trebuie să fie plătit de expozant până la București, Expoziția Parcul Carol. Transportul înapoi a obiectelor va privi asemenea pe expozant.

11. Un reprezentant al fiecărui oraș va fi prezent și avea în p strare în tot timpul expoziției la locul rezervat în pavilionul orașului respectiv, obiectele expuse ale orașului respectiv.

12. Comitetul central se însărcinează cu paza generală a obiectelor expuse și cu organizarea înlesnirilor de transport. Modul de aranjare a obiectelor în înteriorul expoziției r mâne la latitudinea comitetului central sau împuterniciților săi, iar dacă un oraș, o instituție sau o grupare voește a se dispune în mod special după sugestiunile organizatorei respective, va trebui să se obțină în prealabil aprobarea Comitetului central în această privință .

13. Obiectele expuse vor trebui să fie asigurate de către expozant contra incendiului, furtului, avariilor cauzate de apă sau uscat din cauza transportului din ziua sosirei lor la București și până la finele expoziției și ridicărei lor.

14. Un catalog va fi publicat în care se va cuprinde obiectele expuse, fotografii de pe ele, numele expozanților etc. la costul caruia va participa fiecare expozant proporțional cu importanța publicației din catalog. Aranjamentul catalogului este rezervat Comitetului central, nimeni altul neavând dreptul a publica alte cataloage sau afișagii afară de cele publicate de Comitetul central.

Aceleaș drepturi sunt rezervate și pentru fotografierei

www.dacoromanica.ro

15. Regulamente detailate în alte chestiuni Comitetul central va avea dreptul a elabora ulterior şi pune în aplicare.

D. **Corespondenţa privitoare expoziţiei**

16. Până la formarea Comitetului de patronaj, Comitetului central executiv şi Comitetului de direcţiune, vă rugăm a adresa corespondenţa D-voastră pe categorii şi anume:

a) Pentru tot ce priveşte partea financiară, adunări de fonduri, comitete locale, delegaţiuni, conferinţe, măsuri de transport, cartiruiri, legături cu autorităţile, D-lui *Ioan Roban*, Secretarul General al Uniunei, la Primăria Capitalei Str. Sf. Vineri.

b) Pentru tot ceeace priveşte partea tecnică, precum organizarea expoziţiei, obiectele de expus, spaţiul din expoziţie, aranjamentul obiectelor, închirieri de spaţii în expoziţie pentru întreprinderile comerciale sau industriale particulare, formulare ş. a. asemenea, se va adresa D-lui Inginer Şef *Cincinat Sfinţescu*, Secretarul Uniunei oraşelor, Primăria Capitalei, Str. Sf. Vineri.

Preşedintele Uniunei Oraşelor din România
Dr. I. Costinescu
Primarul Capitalei

Activitatea constructivă a oraşelor noastre în ultimii ani

(urmare la pag. 8 din Monitorul No. 2 şi pag. 16 din Monitoarele No. 7—9 finele în acest număr).

Legea de încurajare a construcţiilor din 23 Iulie 1921 şi regulamentul ei, au fost publicate într'o broşură separată de către Ministerul Muncei şi Ocrotirilor Sociale, încă din 1921. O direcţiune zisă a «*Construcţiilor, distribuţiei materialelor şi a Cassei fondului pentru construcţiuni* a fost înfiinţată pe lângă acel Minister în scopul aplicărei acestei legi. Iată rezultatele până astăzi date de această lege, rezultate culese de subsemnatul de la această Direcţiune:

a) *Reducerile de taxe de construcţiuni la jumătate*, conform art. 15 din lege au fost pentru:

Felul lucrărei	No. cererilor In Bucureşti		In restul ţărei	
	în 1923	1924	1923	1924
1) Imobile din nou	2120	670	313	51
Sporiri de construcţii	333	27	91	—
restaurări (incendii şi				
răsboiu)	18	27	182	112
Totaluri . .	2471	724	586	163

Nu avem date pentru întreaga ţară, dar putem face o comparaţie numai pentru Bucureşti, între cifrele Ministerului Muncei şi cele ale Primăriei Capitalei.

In Bucureşti constatăm că numărul autorizaţiilor de construcţie pentru clădiri a fost:

Felul lucrărei	No. cererilor				
	1920	1921	1922	1923	1924
Clădiri din nou	752	1552	2116	2280	712
reparaţiuni radicale	912	1252	900	917	1140
reparaţiuni simple	444	340	316	436	—

Diferenţele în minus rezultă de acolo că nu toţi cari au cerut autorizaţii dela Primărie au făcut cereri şi la Ministerul muncei pentru reduceri de taxe, deoarece adeseaori reducerea de taxe fiind puţin importantă faţă de timpul pierdut şi graba ce proprietarul punea în executarea clădirei, proprietarul renunţă la această ultimă cerere. Mai atragem atenţiunea că, deşi aceste cifre corespund şi cu cele date de D-l Arhitect *I. D. Enescu* în broşura sa «*Criza de Locuinţe*», de fapt numărul clădirilor executate a fost ceva mai mare, ţinând seama de lucrările ce se execută fără autorizaţie în număr destul de mare, mai ales la periferia oraşului.

b) *Reducerile de taxe pe căile ferate române* şi serviciul maritim român pentru transporturi de materiale (art: 12 din lege), după datele ce am cules au fost până astăzi:

Felul transportului	P-tru Bucureşti		In ţară	
	1923	1924	1923	1924
I. Pe cale ferată (C. F. R.) adică:				
vagoane cu materiale	454	5	826	455
număr de lucrători .	430	—	1 vagon	—
II. Pe apă (S. M. R.)	4 lăzi maşini			

c) *Scutirile de vamă* (art. 13 din lege) au fost numai în anui 1923 pentru următoarele materiale: 4 lăzi maşini, 2 maşini, un ascensor, 9 vagoane materiale,— prin urmare destul de reduse.— In 1924 nu s'a dat scutiri, nefiind importuri de asemenea natură.

www.dacoromanica.ro

d) *Scutirile de impozite* (nu şi la venitul global) pe timp de 10 ani, pentru clădirile noui, conform art. 14 din lege au fost acordate pentru:

anul	In Bucureşti	In ţară
1923	523	202
1924	479	598

sau pe numărul încăperilor, numai pe 1923 când s'a ţinut evidenţa:

Felul încăperei	In Bucureşti	In ţară
camere de locuit	4389	1807
prăvălii	9	3
magazii	2	—
Şoproane	1	—
hale	1	—
grajduri	1	—

iar pentru clădirile sporite ca suprafaţă, cifrele sunt

anul	In Bucureşti	In ţară
1923	149	169
1924	31	37

sau pe încăperi:

Felul încăperei	In Bucureşti	în ţară
Camere de locuit	910	1525
Prăvălii	2	8
magazii	—	1
şoproane	—	5
cuptoare	—	1

e) Pentru a se putea clădi din nou sau spori clădirile existente, s'a *suspendat legea chiriilor* pe baza art. 22 din lege la următoarele imobile;

anul	în Bucureşti	în ţară
1923	16	4
1924	4	2

iar denunţări de contracte în 1923 s'au admis 25 cereri în Bucureşti şi 1 în restul ţărei, conform art. 24 din lege.

f) *Pentru case vechi şi insalubre s'a admis evacuarea* conform art. 68 din regulament:

anul	în Bucureşti	în ţară
1923	16	18
1924	2	2

Prin urmare în total 78 cereri admise în 1923 ş numai 10 în 1924.

g) Pentru ca terenurile virane să poată fi clădite pe baza art. 5 s'au *acordat următoarele autorizaţii de vindere a terenurilor dotale*, ale minorilor sau interzişilor:

anul	în Bucureşti	în ţară
1923	8	9
1924	s'au trimis instanţelor judiciare.	

h) In vederea realizărei unui *fond pentru construcţii de locuinţe eftine* prin emisiune de obligaţiuni (art. 39 din lege) nu s'a plasat nici în 1923 nici în anul 1924 vre-o obligaţie. S'a adunat numai din taxa de 1% prevăzută de lege în anul 1923 lei 500.000 iar în 1924 lei 105.000 şi pentru restul ţărei alţi 291.000 lei, total deci 896.000 lei, din care 500.000 lei i-a încasat Ministerul Muncei, restul i-a încasat Ministerul de Finanţe. Niciunul din ministere însă, nu a dat până acum acestor fonduri întrebuinţareă, la care au fost destinate prin lege.

După câte vedem prevederile arătate de subsemnatul în raportul meu din 1921 s'au adeverit aproape cu totul. Nici chiar în primul an de aplicare rezultatele nu au fost cele neéesare, iar în urmă, mai ales în 1924 legea a rămas aproape fără aplicare. D-i Arhitect *I. Enescu* în broşura mai sus citată (publicată de Soc. Arhitecţilor Români în editura Cartea Românească), arată că printre cauzele ce au produs regresarea numărului construcţiilor au fost şi sporurile de diverse taxe ale Primăriei Capitalei. Adevărata cauză însă este lipsa generală şi aproape totală de capital pentru învestit în construcţiuni, mai ales din cauza nerentabilităţei, chiar a construcţii noi, faţă de avantagiile de mică importanţă pe care le procură legea de care ne-am ocupat, precum şi scumpirea crescândă a materialelor şi manoperei. Tot *D-l Enescu* distinge printre aceste cauze şi nerespectarea scutirei totale de impozite la clădirile noi,

www.dacoromanica.ro

de oarece Statul încasează acum impozite și de la asemenea clădiri, pe motiv ca acel impozit este asupra venitului global. Dar legea nu s'a aplicat nici în ce privește creiarea fondului de construcțiuni eftine, creiarea oficiului de materiale, avantajarea cooperativelor de construcție, impunerea societăților și statului de a-și construi localurile de care au nevoie, etc.

In ce privește scumpirea continuă a prețurilor la materiale și manoperă, dăm mai jos un tablou de prețurile unitare pe anii 1915, 1916, 1919, 1924 la diverse lucrări (material și manoperă).

No. curent	OBIECTUL	Prețul unitar în anii							
		1915	1916	1919	1920	1921	1922	1923	1924
1.	Săpătură pe m. c. fără transport.	—	1-1.50	—	—	20	25	30	35
2.	Idem cu transport	4-5		15-20	25	80	80	90	100
3.	Zidărie de beton de fundație (1:213) pe m. c.	30	30	400	500	600	750	750	750
4.	Idem de cărămidă cu ciment.	30	35	450	500	550	800	1100	1200
5.	Idem cu var gras.	25	30	400	450	550	70	900	1100
6.	Tencueli interioare m. p.	1.25	1.40	15	16	25	35	50	60
7.	Tencueli la tavane m. p.	1.40	1.70	22	28	40	60	80	80
8.	Tencueli de fațadă	—	3-	15-20	—	50	100	140	170
9.	Tencueli cu piatră artificială.	—	—	—	—	100	150	220	250
10.	Grinzi de brad pe m. c. așezate.	90	95	750	1200	12 0	1500	4000	4)00
11.	Astereală pe m p.	3-	3-	25	3)	30	30	45	50
12.	Țiglă la acoperiș m. p.	5	5	50	60	120	130	150	150
13.	Eternit la acoperiș m. p.	4.50	4.50	—	—	140	150	200	200
14.	Parchet de stejar m. p. cu pardoseala oarbă.	12	17	140	150	80	90	440	440
15.	Ferestre duble ștejar m. p.					350	600	1400	1400
16.	Idem de brad	35	35	200	200	200	300	800	800
17.	Uși cu 2 canaturi ștejar.					500	800	1400	1400
18	Idem de brad.	30	38	250	250	350	600	800	800
19	Jghiaburi, burlane de tablă plumb. (m.l.).	—	4-	30	30	40	120	120	140
20	Grinzi de fer I (pe kgr.).	—	—	—	—	10	10	20	20
21.	Spoit cu var alb m. p.	0.25	0 3	—	2	3.50	6	8	10
22.	Zugrăveli pe m. p. (și cu ulei).	—	2	—	—	20	40	45	60
23.	Pardoseli de mozaic m. p.	—	8	—	—	150	150	175	200
24.	Trepte de piatră,	—	—	—	—	50	—	—	—
25.	„ de beton.	—	12	—	50	—	350	400	400
26.	Geamuri duble.	4.50	—	—	100	180	250	200	200

D-l Arhitect Enescu raportându-se la costul clădirei din 1912—1914 când prețurile erau constante, găsește că în 1920 coeficientul de scumpire era 15—20, în anul 1921 era de 25, iar în toamna anului 1922 atinge 35 și trece peste 40 la finele campaniei de lucru a anului 1923, sporindu-se încă în 1924. Tot în această măsură au sporit însă și chiriile ce se pretindeau la clădirile noi în acet interval de timp aceeace era natural, deși dobânzile la capital sporeau și ele. Astfel pentru un apartament nou de locuit de 3—4 camere și dependințe, relativ central, se putea lua înainte de război o chirie de 3000—4000 lei; iar în anul 1920, până la 60,000—70.000 lei; în 1921 și 1922 s'a putut lua până la 100000 lei, iar în 1923 până la 140.000 lei. In 1924 s'a pretins chiar 140.000—150.000 lei, însă au rămas unele apartamente noi ne închiriate din cauza crizei financiare, ceeaace face să se prevadă pentru anul viitor o stagnare aproape completă a noilor construcțiunii.

D-l *Trancu-Iași* în broșura sa „Problema Locuințelor" (Editura Stănciulescu 1923), după ce arată de altfel cam târziu — ce s'a făcut în alte țări în această chestiune, învinuește guvernul actual că nu a aplicat în totul legea de încurajare a contrucțiunilor și de aceea rezultatul acestei legi a fost așa de slab. D-sa cere sacrificii mai mari din partea Statului pentru clădiri.

Chiar în această actualitate slab constuctivă trebue să distingem câte-va acțiuni mai specializate, și anume:

a) Societatea Comunală de Locuințe Eftine, care a dus-o și o duce financiarmente foarte greu acum după război, a executat în 1920 numai în București: 28 locuințe sau total 100 camere, plus anexe, pentru Ministerul de Război 20 și particulari (2); în anul 1921 a executat 72 locuințe, fie pentru Ministerul de Răsboi (12) fie pentru Regia Monopolurilor Statului (42), fie pentru Căile Ferate (16), fie pentru policlinici (2): iar cu cele începute în 1920 totalul este de 127 apartamente de o valoare de circa 20 milioane lei. Societatea, din o lipsă de capitaluri eftine, nu a putut executa în 1921 locuințe pe seama ei, ci a invitat pe amatori să se înscrie la locuințele modeste ce Societatea proectase a executa, și la care reveneau de plătit rate anuale de câte 12.000 lei: amatorii față de aceste cifre și-au retras cererile căci nu puteau plăti asemenea rate la acea epocă.

In anul 1922 societatea a avut în execuție lucrări în valoare de circa 40 milioane lei și a efectuat în total 93 apartamente, adică pentru Ministerul de Război (18), pentru Regia Monopolurilor Statului (33), pentru Casa Muncei C. F. R. alte 10 pentru Căile Ferate 32. Pentru particulari societatea nu a construit case de cât pentru acei ce au depus anticipat 50% din costul clădirei și astfel, din 61 case comandate au fost executate gata de locuit 14, iar pe alte terenuri puse la dispoziție de societate, particularii au construit alte 33 case, la costul cărora societatea a contribuit cu 40% din capital. In total societatea a contribuit în anul 1922 la executarea a 140 aparta-

www.dacoromanica.ro

mente. In acel an capitalul deplin vărsat al Societăţei era de 25 milioane lei.

In anul 1923 activitatea Societăţei de Locuinţe Eftine a fost mai restrânsă, adică numai pentru circa 30 milioane lei. Lucrări din nou societatea a făcut la Iaşi pentru Regia Monopolurilor Statului (3 pavilioane), 2 paviloane pentru maternitate în Bucureşti şi alte 39 apartamente pentru particulari, ale căror oferte însă s'au rărit mai mult. Numărul total al apartamentelor terminate în anul 1923, a fost de 93 numai în Bucureşti. Trebue menţionut că în cursul anului 1923 statul a sporit garanţia pentru obligaţiile Societăţe Comunale de Locuinţe Eftine de la 30 milioane lei, la 200 milioane lei şi a admis ca şi instituţiile financiare ale statului să poată învesti capitalurile lor în asemenea obligaţii,

In anul 1924 Societatea a avut o activitate si mai restrânsă de apartamente de locuit: pe lângă acestea a executat si o şcoală la periferia Bucureştiului şi a început şi un sanatoriu pentru Primăria Bucureşti lângă staţiunea maritimă Tekirghiol (la Agigea).

b) *Casa Muncei C. F. R.* care are o menire şi organizaţie specială a căutat să dezvolte o activitate importantă de construcţiuni prin fondurile ce are de la C. F. R. Lucrările le-a executat prin diverşi antreprenori. Infiinţată abia în 1921 a executat în campnia 1921—1622 un total de 274 apartamente şi anume: la Bucureşti (74), la Cluj (24), la Cluj (24) la Pertoşani (48), la Cernauţi (16), la Iaşi (80), la Galaţi (48), pe o suprafaţă totală locuibilă de 71.250 m. p.

In campania 1922 . 1923 Casa Muncei C. F. R. a construit 136 apartamente şi 3 căzărmi de lucrătoxi, adică la Staţia Grigore Ghika Vodă (8), la Galaţi (48)' la Basarabusca (16), la Mărăşeşti o cazamă, la Piatra Olt (16), şi o cazarmă, la Paşcani (12), la Petroşani o cazarmă şi la Iaşi (28), de o suprafaţă locuibilă totală de 35.810 m. p. şi un cost total de lei 50.000.500.

In campania anului 1923—1924 a mai construit pentru un total de 41.800.000 lei, un număr total de 128 apartamente şi 3 căzărmi cu băi. Această Cassă intenţionează a parcela şi terenuri pentru ca funcţionarii C. F. R. să-şi poată construi şi locuinţe proprii, după cum a mai făcut în anii 1923 şi 1924 cu' terenul său în faţa Gării de Nord din Bucureşti unde, cu împrumuturi acordate în condiţii avantajoase de această Cassă (cu (5%), funcţionarii superiori de la C. F. R. au izbutit să-şi clădească un număr oaresare de locuinţe proprii, în formă de vile, destul de confortabile.

In acelaş sens a fost dată o lucurajare în cursul anilor 1923 şi 1924 funcţionarilor Ministerului de Interne şi Primăriei Capitalei, caria u avut terenuri de consrtucţie şi cari cu împrumuturi avanautorităţi tagioase pe termen lung din fonduri acordate de Casselor Speciale de împrumuturi ale acestor funcţionari, au reusit a executa câte-va locuinţe proprii, unele chiar cu multe apartamente (tota circa 25 apartamente). Acestea sunt de altfel singurele exemple de ajutoare reale pe care Statul a încercat a le face în materie de locuinţe funcţionarilor săi, sistem ce ar trebui generalizat şi amplificat pentru întărirea elementelor de credinţă şi ordine în Stat.

c) *Ca iniţiative particulare* de construcţiuni, putem cita oferta făcută Primăriei Capitalei în 1920 si 1921 de către o societatea belgiană de Credit Funciar spre a construi pe terenurile Comunei circa 800 locuinte cu plata garantată de Comună în franci belgieni. Contractul nu a fost pus în execuţie, deşi încheiat, deoarece societatea nu a putut în urmă obţine autorizaţia să exporteze capitalul necesar din Belgia.

d) O altă societate „Clădirea Românească" a încercat a construi pe terenurile sale, relativ centrale din Bucureşti, case înalte colective, dar cu proprietari pe apartamente cari ar fi fost prevăzute cu tot confortul modern. Aceste apartamente relativ luxoase, ar fi revenit la 1922 la un cost variind dela 210.000 lei la 890.000 lei — după numărul camerilor — şi plătibile în rate. Proectul nu a fost realizat din cauza lipsei de capital, iar preţurile ridicându-se în timp ce amatorii in număr suficient de asemenea gen de proprietate lipseau. Terenul a fost în urmă parcelat pentru proprietăţi individuale şi vândut de către Societate, aşa că acum a început să se construiască pe loturi vile familiare.

e) Societatea „*Construcţia Modernă*" care a terminat în Bucureşti un mare imobil pe Calea Victoriei, cu circa 16 apartamente, a vândut la proprietari diferiţi separat apartamentele pe preţuri variind de la 800.000 lei la 1.500.000 lei, aşa că în anul 1924 s'a putut pune parţial în aplicare ideea din 1921 a Soc. Clădirea Românească.

f) „Societatea Inginerilor Asociaţi" (S. I. A.) a avut în cursul anilor 1921—1923 un succes moral si material punând în valoare o parcelare deja executată ca lucrări edilitare, încă din 1914—1916 de nişte capitalisti belgieni (Parcul Bonaparte din Bucureşti) prin clădirea de vile într'un termen scurt, însă pentru persoane bine situate. Aceste locuinţe desigur că au contribuit la uşurarea crizei de locuinţe în Capitală, fiind-că peste 100 de apartamente mari au luat fiinţă acolo în anii 1922—1923.

g) Mai citâm acţiunea Societătei „Edilitatea" care alături de Societatea „S. I. A." a construit câte-va locuinţe (10 — 12) tip eftin, din un sistem semi-provizoriu, adică paiantă de carton-asfaltat şi tencuit (1921), revenind costul lor la 200—300 mii lei. Sistemul însă nu s'a mai continuat.

Statul însă cootinuă a-şi neglija construcţiile ne-

www.dacoromanica.ro

terminate dinainte de războiu, iar puţinele din ele la care s'a reluat lucrul, se înaintează aşa de încet, încât folosul practic al reluărei activităţei este aproape nul, dacă neglijem singurul avantaj că se mai dă cu această ocazie de lucru la câţi-va lucrători. Chiar ciădirea Universităţei înaintează într'un chip neînţeles de încet deşi chiar opinia publică s'a mişcat pentru universităţi.

Primăria Capitatei ca şi Statul şi cu concursul particularilor au activat în ultimii 2 ani construcţiile de şcoli primare; dar această activitate ese din cadrul acestui studiu şi ne mărginim a o menţiona.

Cât priveşte *„Regiunile devastate de războiu"* Direcţiunea Refacerei din Ministerul de Lucrări Publice a fost lichidată în acest an (1924) de când nu s'a mai executat nimic nou. In precitatul meu studiu publicat în „La crise du Logement" de *H. Sellier* am dat cifre asupra trecutei activităţi în această direcţie până la 1920. Mai adăogăm, că dela 1 Iulie 1920 până la 1 Aprilie 1921 s'au pus de stat în lucru 364 case distruse din care numai 22 au fost terminate, iar în urmă pe baza unui credit de 25 milioane lei s'au încheiat noi contracte pentru alte 587 case. Totalul contractelor era pentru 1637 case, din care până în 1923 nu se executaseră decât 669 case, alte 796 erau în execuţie şi 172 nu erau nici începute.

Pentru asemenea lucrări se înfiinţase în 1921 prin o lege specială şi Societatea *„Reconstrucţia"* la care statul era părtaş cu capital în natură (numai 12 ½ milioane lei din 300 milioane capital de emis). Societatea nu a dat rezultate din lipsă de capital şi continuitate, iar dăunaţii cărora statul începuse a le reface din casele devastate, au renunţat în urmă la serviciile statului când au văzut că au de restituit statului sume însemnate de pe urma unor asemenea lucrări ce se scumpeau din zi în zi peste devizul făcut iniţial în raport cu despăgubirile ce ar fi avut de primit pe baza hotărârilor justiţiei.

In rezumat dela 1919 până la 1 Mai 1923, statul a pus la dispoziţia Direcţiei Refacerei 67 milioane lei, şi a executat 1455 case noi (valoare medie 30.000) lei, alte 1578 case executate cu materiale dela Direcţia Refacerii (în medie 15000 lei şi alte 5230 reparaţii de case avariate greu (a 10.000 lei); 1293 atenanse nouă (a 8000 lei), 1162 reparaţii (a 3000 lei) fie în tetal lucrări pentru 133 milioane lei valuta 1923. Dacă socotim deci plus valuta materialelor cumpărate încă din 1919, rezultă că cu 67 milioane lei s'an executat lucrări pentru 133 milioane lei valoare ulterioară.

Din 22.117 clădiri distruse la sate, s'au refăcut prin intermediul statului numai 3033 case, adică mai puţin de 1/7, în intervalul 1919-1924. De fapt s'au refăcut, dar de particulari înşăşi, mult mai mult.

Am arătat în treacăt că întrucât statul a căutat ai încuraja construcţia şi prin *legea de împroprietarire urbană* (a demobilizaţilor, funcţionarilor, invalizilor, şi văduvelor de războiu) din Octomvrie 1921. Legea fie că nu a fost suficient, studiată, fie că statul nu a voit să-şi ia sarcina prea mare nu a dat rezultatele aşteptate de masa cetăţenilor care se aşteptau ca să se vadă în scurt timp chiar în casele lor fără a poseda cel mai mic capital de construcţie. Mai întâi, aproape doi ani adminstraţiile au ezitat să aplice o lege care din oficiu punea sarcini pe seama oraşelor la rându-le şi ele împovărate cu multe greutăţi după războiu; apoi chestiunile executărei lucrărilor necesare străzilor şi a insuficientei loturilor faţă de numărul şi pretenţia cererilor, puneau în impas Administraţiile Comunale, când era vorba să execute legea. care de altfel avea un caracter facultativ.

Rezultatul definitiv deşi nu se poate cunoaşte de acum, — legea fiind în curs de executare — totuşi în trăsături largi se poate conchide de pe acum că majoritatea oraşelor cari au aplicat-o s'au extins în mod inutibil cu cartiere lipsite de orice lucrări edilitare, iar altele, precum Bucureştiul, care până în prezent a rezistat la asemenea extensiuni periculoase, are mulţi cetăţeni nemulţumiţi din cauză că locurile nu se pot da, faţă de necesitatea lucrărilor edilitare în condiţiile de plată aşteptate de solicitanţi. De alt fel se ştia că numai simpla distribuire de loturi inalienabile nu uşurează de loc clădirea de locuinţe unor proprietari lipsiţi de orice capital de construcţie, dacă statul în acelaş timp nu intreprinde şi o organizare menită a duce mai departe ideea neclară a legiuitorului din 1921.

Acesta este în rezumat activitatea constructivă sau în legătură cu construcţiile din România de la 1919 încoace. Inainte de a termina această expunere voesc însă a arăta pe scurt şi cum a mai fost primită problema locuinţelor şi de alte persoane, în special la noi în ţară şi prin urmare laturile diverse pe care această problemă le prezintă diverşilor cercetători.

D-l *Horia Maniu* în „Independenţa Economică" (No. 1, anul 1922) se ocupă din punctu D-sale de vedere de aceiaş problemă, adică mai ales din punctul de vedere economic. cerându-l iberarea clădirilor de orice restricţiuni. Chestia fiind tratată de D-sa aproape de un mic punct de vedere, desigurc ă nu putem accepta concluziunile D-sale prea generalizate şi care aplicate ar da alte inconveniente mult mai mari de cât cele semnate de D-sa actualmente. Remănia ar fi singura ţară civilizată unde dacă s'ar urma ideile D-lui Horia Maniu s'ar trece brusc la libera tranzacţie si pentru vechile locuinţe. Ori, această experienţă nu a îndrăznit s'o facă nici chiar Anglia, unde statul a contribuit în cea mai largă măsură pentru costruirea

www.dacoromanica.ro

de noi locuinţe eftine, şi deci noi nu ne-am permite luxul unor noi agitaţii periculoase.

D-l *Inginer A. G. Ioachimescu* cunoscut prin contribuţiunile sale practice la rezolvirea crizei de locuinţe, a publicat câte-va observaţiuni tot în *„Independenţa Economică"* No. 9 pe anul 1922: *„In chestia locuinţelor eftine"* şi conchide că lipsa mijloacelor financiare constitue cea mai mare piedică în rezolvirea crizei de locuinţe. D-sa analizează rolurile în această privinţă a Băncii Naţionale, a Statului, a capitalurilor streine, a Societăţilor de Credite Funciare Urbane, a Casei de Depuneri şi conchide că mijloacele sunt restrânse din cele disponibile la noi în ţară, iar cât priveşte terenul de construcţie, acesta nu constitue de loc prin felul actual de repartizare a lui ca proprietate, o piedică la dezolvarea noilor clădiri.

D-l Mladenatz în acelaş număr al revistei răspunzând D-lui A. G. Ioachimescu, arată că în problema locuinţelor trebuie avută în vedere o rentă funciară urbană, care urmează să se reducă cât mai mult, şi că există şi la noi o chestiune a terenului de construit. *D-l Mladenatz* este de părere că problema trebuie studiată astfel care este forma cea mai corespunzătoare scopului: Intreprinderea capitalistă sprijinită de Stat şi Comună întreprinderea Cooperativă sau altă formă ce s'ar putea găsi? Care este aportul fie căreia din aceste categorii la rezolvirea problemei?

Mai remarc cu această ocazie ciclul de conferinţe pe care *Institutul Social Român* îl aranjase în anii 1922 şi 1923 cu ocazia studierei diverselor probleme ce se pun Capitalei noastre. In acel ciclu figura şi problema locuinţelor conexată cu toate problemele cu care este în strânsă legătură şi fără rezolvarea cărora, o soluţie admisibilă nu poate fi găsită. In programul Institutului Social Român găsim prima încercarea la noi de a se ataca chestiunea în toată amploarea ei prin studii amănunţite şi bine documentate de către specialişti.

In orice caz, criza financiară ce s'a accentuat la noi în ţară paralizează această activitate, fie teoretică, fie practică, de oarece fără mijloace de realizare orice idee rămâne stearpă, orice acţiune rămâne fără succes şi descurajează pentru viitor pe cel ce o întreprinde. Să ne păstrăm mai bine forţele pentru momentul când sorţii de izbândă vor fi mai mari.

Inginer şef **Cincinat I. Sfinţescu**

Director General al Casei Lucrărilor
Oraşului Bucureşti
Profesor la Şcoala Superioară de Arhitectură
din Bucureşti

MEMORIU

asupra chestiunilor technice speciale examinate în oraşele BUDAPESTA, VIENA şi PARIS.

(prezentat D-lui Preşedinte al Comisiunei interimare a Capitalei la 10 Decembrie 1924).

I. Cadastrul oraşelor.

Profitând de trecerea şi oprirea subsemnatului prin oraşele Budapesta, Viena şi Paris, Primăria Capitalei a binevoit a mă delega cu adresele No. 84573/5839 A/1924, având în vedere problemele de reorganizare ce Administraţia Comunală urmăreşte actualmente, pentru a cerceta în sus numitele Capitale situaţia actuală a organizaţiei anumitor servicii, printre care şi acela al Cadastrului oraşului.

De oarece în oraşul Bucureşti se simte din ce în ce mai pronunţate nevoia realizărei urgente a unui cadastru, nu numai în vederea impulsiunei pentru o desvoltare mai raţională technică, arhitectonică şi chiar economică a oraşului, dar şi pentru toate nevoile administrative de stat şi comună, evident că o nouă organizare a Capitalei noastre nu poate trece cu vederea această lacună actuală; şi de aceia actuala Comisie Interimară s'a gândit în ultimii ani serios la realizarea unui adevărat cadastru al Capitalei. Planul cadastral al Capitalei, ridicat la 1894 nu reprezinta chiar atunci de cât un început de cadastru şi ar fi trebuit sprijinit pe o lege, care, cu mai puţine cheltueli ca acum s'ar fi putut aplica la acea dată. Din cauza lipsei unei organizaţii serioase de cadastru şi lucrările din 1894 aproape au rămas fără valoare actuală, planul cadastral devenind pe zi ce trece, o ficţiune.

Pentru motivele acestea, ceeace ne interesa pe noi în această privinţă a examina în alte

www.dacoromanica.ro

ţări erau în deosebi următoarele puncte ;

a) legislaţia în vigoare asupra cadastrului oraşului.

b) redactarea planurilor şi registrelor cadastrale

c) organizaţia interioară şi exterioară a serviciilor cadastrale (personal, material, conservaţiune, aplicaţiune).

Arătăm mai jos, pe scurt cele observate în cele 3 oraşe observate.

BUDAPESTA

Oraş modern, de circa 800.000 locuitori, cu un buget pe 1924 de 40 milioane coroane aur, cu organizaţie şi lucrări serioase şi având 10 sectoare conduse de şefi pe viaţă acest oraş deşi a ajuns la oarecare stabilitate constructivă — mai ales acum — a suferit în trecut mari transformări şi la periferie mai suferă încă, aşa că s'a simţit nevoia unei cadastrări *specială* oraşului ; zic specială, fiindcă în Ungaria ca şi la noi, statul este cel care a ridicat primele planuri ale oraşului Budapesta (între 1864—1874). Această ridicare topografică-cadastrală a corespuns cu legea ungară a cadastrului, (generală pentru întregul stat), aşa că până astăzi cadastrul oraşului a rămas o organizaţie de stat, separată de aceia a oraşului.

Totuşi Budapesta prin un serviciu al ei technic central, ţine la curent planurile sale cadastrale, şi chiar unele registre mai reduse cadastrale, fără însă a avea vre-o lege anume în acest scop dar influenţând uneori măsurile cadastrului statului.

Cadastrarea *specială* a oraşului şi influenţa lui asupra cadastrului constă în următoarele deosebiri faţă de sistemul actual al Bucureştiului:

Planurile originale ale oraşului sunt executate la scara 1 : 1000 şi se păstrează în planşe de 0.50 x 0.50 m. de sticlă, tratate special cu albumină, înarmate în lemn şi depozitate într'o sală specială a planurilor. Trasarea pe aceste planşe se face foarte fin şi pe ele nu se scriu de cât indicele cadastrale, care corespund cu cele din registrele cadastrale ale oraşului şi acele ale Statului care se găsesc la Tribunal.

In registrele cadastrale se trece la fiecare proprietate toate lucrările aferente proprietăţei cari au trecut pe la Primăria oraşului; prin urmare mutaţiunile se fac direct la Tribunal pentru proprietăţile întregi existente. Singura influenţă pe care o are cadastrarea comunală faţă de acee a statului, este că o mutaţiune pentru o proprietate provenind din o parcelare nouă, nu se poate transcrie la Tribunal fără aprobarea cadastrului comunal, care se dă totdeauna dacă parcelarea este autorizată de Comună. Ori, tocmai aceasta este măsura pe care Comuna Bucureşti urmăreşte de atâta timp a o obţine legiferată şi la noi.

Incă din 1878 în Ungaria există dreptul de expropriere pe zone pentru deschideri de străzi şi deci cadastrul trebue să fie la curent cu lucrarile de exproprieri.

In Budapesta nu se admit loturi de construcţie mai mici de 300 m. p. iar pentru vile mai mici ca 1000 m. p., prin urmare Cadastrul nu dă aprobarea pentru vinderea unor loturi mai mici ca aceste suprafeţe.

Deşi cartierele sunt specializate (locuinţe de raport, vile, industrii etc.) sensul specializărei nu este absolut ci relativ, adica nu se lasă industriile să intre în cartierul de locuinţe sau locuinţele de raport în cartierul de vile, deci nu se admite pejorativul ci numai meliorativul. Nu se impun înălţimi minime, ci numai maxime.

La străzile ce se deschid din nou Comuna ia terenul gratuit până la 15 m. adâncime; numai suprafaţa ce treee peste 15 m. adâncime se plăteşte expropriatului, iar dacă se plăteşte strada de Comună, aceasta are dreptul a nu autoriza o construcţie nouă care s'ar folosi de acea stradă până ce proprietarul nu plăteşte costul stradei.

Administraţia Comunală are dreptul să amelioreze liniile de vecinătate între particulari pentru sistematizarea oraşului, atunci când unul din vecini cere o autorizaţie de construcţie, şi poate refuza autorizaţia de construcţie dacă proprietarul nu se conformează limitelor stabilite de Comună.

Din cauză că planul cadastral era ţinut la zi în mod riguros, personalul necesar era relativ redus, mai ales că această cadastrare a oraşului Budapesta, (deşi mai departe dusă decât a Bucureştiului, care e aproape inexistentă) se bazează pe lucrările statului şi de fapt Cadastrul Comunal are o acţiune mai mult preventivă şi de ameliorare edilitară. De altfel oraşul Budapesta nici nu are nevoe de mai mult, fiindcă am spus, există un cadastru al statului, complect, la care ori când Comuna poate face apel pentru a culege exact datele necesare în caz de exproprieri, impozite, etc..

Direcţia Cadastrului la Budapesta este una şi aceiaş cu a Sistematizărei oraşului şi cu Serviciului de autorizaţiuni de construcţii, din cauza strânsei legături dintre aceste lucrări, dealtfel ca pretutindeni.

Mai observ că toate lucrările de sistematizare (artere de comunicaţii, pieţe, etc.) oraşul Budapesta le-a făcut din împrumuturi, ale căror anui-

www.dacoromanica.ro

tăţi le plătesc din veniturile şi subvenţiile ce oraşul avea, precum şi din revânzările de terenuri deci cele expropriate pe arterele deschise Acum după răsboi, Budapesta împrumuturi ne mai putând face şi abia putând plăti dobânzile vechilor împrumuturi, o resursă importantă de venituri a găsit în a percepe alături de stat, un procent oarecare asupra oricărei facturi sau plăţi efectuate în cuprinsul oraşului.

VIENA

Era de aşteptat ca măsurile găsite la Budapesta să le aflăm şi la Viena, care a servit de model Capitalei Ungariei. Prin urmare, relativ la Cadastru aproare totul ceace am spus pentru oraşul Budapesta este valabil şi pentru Viena, cu oarecare mici modificări.

Astfel planurile cadastrale originale nu sunt pe sticlă ci pe hârtie întinsă pe pânză, însă tot la scara 1 : 1000, găsim aceleaş raporturi ale Cadastrului Vienei cu cadastrul statului ca şi la Budapesta.

La Viena nu există dispoziţii legale pentru comassarea proprietăţilor pentru o bună construcţie a oraşului, ci numai pentru comassările agricole.

Cadastrarea oraşului şi planul de sistematizare al Vienei există mai de mult de cât la Budapesta. Pe la 1857, când s'au dărâmat fortificaţiile interioare ale Vienei actuale, s'a început cadastrarea şi ţinerea de concursuri pentru sistematizarea Vienei. Concursurile însă niciodată nu au dat planuri de execuţie, nici chiar cunoscutul plan premiat al lui *Stubben,* ci planurile de sistematizare de execuţie se fac tot de serviciile Comunei care sunt mai în cunoştiinţă de nevoi şi resurse.

Viena a putut obţine mari resurse pentru sistematizarea ei şi construirea de clădiri publice monumentale, din cauză că tot terenul din vechile fortificaţii au revenit oraşului iar cu fondurile importante formate din vinderea unor (porţiuni după ce s'au păstrat parcuri publice şi terenuri pentru clădiri monumentale) împreună cu fondurile date de stat, s'au construit clădirile importante ce se văd acum pe ringurile oraşului.

De altfel, până la 1883, planurile de sistematizare, şi realizarea lor se lucrau de Ministerul de Interne, şi numai în urmă s'au trecut la oraş.

Oraşul Viena a adus o foarte pronunţată politică de achiziţionare de terenuri. Chiar în acest an de criză pentru statul Austriac, Viena a alocat în buget 3 miliarde de coroane, adică peste 8 milioane lei, pentru cumpărături de terenuri la periferia oraşului şi a clădit locuinţe (apartamente) eftine cu alte fonduri. creind adevărate cartiere.

S'au cumpărat însă terenuri pentru 80 miliarde coroane şi în special toate terenurile unei mari Societăţi de Speculaţie a terenurilor din Viena, care a vândut Comunei aproape 2 milioane m. p. Oraşul Viena are astfel acum peste 224 milioane m. p. teren, adică peste 22000 hectare în care intră şi străzile şi parcurile publice. Evident că cu o asemenea economie a găsit şi resursele pentru înfrumuseţarea oraşului.

Dar tot cu asemenea procedee poate aduce la îndeplinire şi dreptul ce are oraşul de a interzice construcţiunea (non aedificandi) în regiunile ce nu sunt încă construite şi sunt proprii pentru a deveni sau rămâne parcuri sau câmpuri agricole. De acest drept a uzat oraşul Viena adesea, însă nu rareori a cumpărat chiar terenurile lovite de acestă restricţiune.

Şi la Viena Serviciul Cadastral este central şi este unificat cu acel al sistematizărei şi al acordărei autorizaţiilor de construcţii.

Anexez un regulament de construcţii şi deschideri de străzi cel mai recent pentru oraşul Viena şi o broşură în limba franceză explicativă a politicei pentru spaţii libere ce a urmărit oraşul Viena, la care sunt anexate 6 planşe.

PARIS

Oraşul Paris posedă planuri cu caracter cadastral din timpuri vechi; un adevărat plan cadastral deinteres comual nu are însă nici astăzi. Există planul pentru suprafaţă Parisului şi planuri pentru subsolul Parisului; Primele sunt la Serviciul planului pendinte de Direcţiunea extensiunei Parisului, iar secundul la Direcţiunea Metropolitanului.

Planurile actuale cu caracter cadastral formează suluri separate pe străzi, indicând, după un vechi procedeu, de o sută de ani uzitat la Paris, şi mai înainte şi la Bucureşti numai fronturile proprietăţilor pe astăzi, planuri utilizate în special pentru alinieri. Complectarea lor se face de geometrii pe arondismente (câte 1 pe arondisment şi chiar pe mai multe — sunt 20 arondismente) şi acum se lucrează la ridicarea planurilor cadastrale vecinătăţilor Parisului pentru întregul departament al Senei — făcându-se uz de planurile cadastrale ale statului care asemenea trebue puse la zi, dar cu multă trudă, cheltuială şi timp îndelungat. Prin urmare o situaţie cam analoagă cu a noastră la Bucureşti.

Legea pentru sistematizarea şi planurile de amenajare din 14 Martie 1919, cu modificările din 19 Iulie 1924 (ce o ataşem) a făcut ca să

www.dacoromanica.ro

se modifice şi organizarea Parisului în acest sens, creindu-se Direcţia extensiunei care cuprinde Serviciul Planului, al alinierilor, parcurile şi grădinile, autorizaţiile, etc. iar Direcţia Arhitecturei din oraşul Paris având în atribuţie numai construcţia şi întreţinerea clădirilor oraşului.

Regulamentul de alinieri şi construcţiuni (care acum în lucrările moderne trebue să se bazeze pe cadastru), pentru oraşul Paris este încă în vigoare cel din 1904 (Reglement Sanitaire) cu modificările aduse în 1909 şi cu legea din 22 Iulie 1912 relativă la străzile cu caracter particular, ataşem un exemplar, din acest regulament care a inspirat în parte şi noul regulament al Capitalei şi nu mai insistăm asupra lui.

Trebue însă adăogat, că din informaţiile culese la Serviciile de resort ale Parisului, actualmente se lucrează la complectarea regulamentului, pe baza legei sus menţionată adică de extensiune şi amenajare din 1919, până acum însă s'au elaborat numai câte-va circulări cu caracter interior, de către direcţiunea extensiunei Parisului. Profit de ocazie spre a reveni cu arătarea că, o asemenea lege trebue neapărat desvoltată şi în legea nouă de organizare a oraşului Bucureşti. Este de remarcat în ultima modificare a legei franceze, pasagiul referitor la noile parcelări şi vânzarea loturilor din parcelări, căci aceasta interesează de aproape şi Administraţia Comunală a oraşului Bucureşti.

Asemenea mai observăm introducerea şi în legea franceza a dreptului Comunei de a interzice pe timp de 15 ani, respectiv 30 ani, construcţiunea pe proprietăţile supuse acestui regim fără a plăti despăgubiri. Această interdicţie nu poate deveni perpetuă fără expropriere şi despăgubire.

Legea de expropriere franceză din 1841, asemenea a fost modificată în 1914 şi 1918 pentru motive analoage ca cele din România Modificarea română din 1923 este desigur făcută prin analogie cu modificările franceze, fiindcă sunt aproape la fel. Ataşez şi o broşură cu legea franceză de expropriere cu ultimele modificări.

II. Linii Ferate Interioare Oraşelor

Chestiunea îmbunătăţirei legăturilor prin liniile ferate, a Capitalei cu restul ţării, şi a uşurărei accesului Gărei din orice punct al oraşului, a devenit din nou o problemă de actualitate, acum când Gara de Nord, urmează a suferi schimbări radicale.

Ni s'a promis acum de a se relua o idee mai veche, adică a se utiliza cursul Dâmboviţei pentru o linie ferată care să traverseze Capitala, şi a lega cu, această ocazie halele şi abatorul, cu linii ferate multiple şi cu trafic repede, şi mai ăles pentru a avea şi gări principale mai aproape de diferite cartiere.

Ideea deşi aplicabilă, în aplicarea ei practică pune dela început următoarele întrebări de principiu.

a) Va funcţiona această linie numai pentru trenurile exeterioare or şi pentr traficul local?

b) Vor urmări toate trenurile întregul circuit de linii ferate periferic inclusiv linia nouă axială, utilizându-se deci şi gările actuale periferice, ori se va păstra gările periferice ca gări speciale iar trenurile de pasageri vor parcurge numai linia axială nouă.?

c) Să se aşeze linia axială sub nivelul splaiurior (subterană) sau deasupra nivelului splaiurilor (aeriană).

Dacă la întrebarea c, răspunsul îl poate da şi Servicile Tehnice Comunale, independent, la întrebările a şi b ne putem exprima numai păreri pe care organele speciale din Direcţiă G-rală a Căilor Ferate urmează a le examina.

In memoriul separat ce voi face asupra acestei chestiuni în Bucureşti voi arăta mai detailat diferitele consideraţiuni.

Ceace însă a fost mai în legătură cu cercetările făcute în cele 3 oraşe examinate, a fost modul de aplicare a ideei menţionate mai sus, în examinarea întrebărei de sub litera c.

Anume consideraţii de estetică ne indică dela început că, mai ales în centrul Capitalei linia ferată axială trebue să fie sub nivelul actual al splaiurilor, fie în tunel, fie sub cerul liber, căutând a se utiliza în acest scop taluzele actuale ale Dâmboviţei.

Podurile existente, curbele cu raze mici, declivităţi importante, variaţia nivelului apelor Dâmboviţei si chiar canalizarea existentă, promitem, dacă nu dificultăţi de soluţionare a chestiunei, dar sporiri de cheltueli la executarea liniei. Prin urmare erau de examinat diverse soluţii ca aceste sporuri să fie cât mai reduse. Şi de aceea o cercetare la faţa locului, mai ales din aceste puncte de vedere a lucrărilor cu oarecare analogie, nu putea fi decât profitabilă.

Relatăm mai jos pe scurt asupra părţilor ce ne interesează, asupra lucrărilor din oraşele Budapesta, Viena şi Paris.

www.dacoromanica.ro

BUDAPESTA

Budapesta are gări cardinale și terminus în acelaș timp din care pleacă trenurile pentru direcțiuni anume: totuși unele trenuri în tranzit, vagoane directe care trecând pe o linie de centură parcurg mai multe gări ale orașului. Gările sunt însă relativ adânc intrate în miezul orașului, așa că nu s'a simțit nevoia unei linii ferate axiale pentru traficul exterior.

Pentru traficul local există în mod suficient tramvayele electrice circa 85 linii și o singură linie de metropolitan electric subteran de la Piața Iosef până la strada Arena parcurgând un total de circa 4 km., urmărind strada Andrassy.

Această linie subterană, una din cele mai vechi din Europa, executată cu ocazia milenuilui ungar, nu și-a avut și nu-și are încă, deloc justificarea ei, după cum nici acum exploatarea nu este justificată prin rentabilitatea ei. Ca construcțiune linia nu prezintă nimic interesant față de alte iucrări similare din alte orașe; ci prezintă tocmai contrariul, adică defectele ce trebuiesc ocolite la astfel de lucrări. Liniă are profile și peroane, prea reduse curburi prea pronunțate, traseu neavantajos, ș. a., care nu au permis înmulțirea vagoanelor la acelaș tren spre a se diminuă cheltuelile de exploatare. Dificultățile de construcție au fost reduse. Numărul insuficient al voiajorilor era însă de așteptat, mai ales pe un traseu nefericit ales ca trafic, cu o exploatare fatal prea redusă pentru a fi rentabilă într'un oraș unde nici numărul populației, nici imposibilitatea realizărei unor alte transporturi mai eftine și tot repezi, nu impuneau execuția unui metropolitan. O cursă cu metropolitanul deși costă tot atât cât cu tranvayul (3000 cor. 8 lei) și chiar mai eftin decât autobuzul (4000 cor), totuși numărul voiajorilor în metropolitan este mult mai redus,

VIENA

Posedă asemenea mai multe gări cardinale și terminus pentru traficul depărtat, care sunt legate cu linii de centură de peste 15 km., lungime. Ele au capacîtatea de 449 trenuri în 24 ore, soluție ce a fost adoptată și la Budapesta. Viena posedă însă și o linie pentru traficul local (de circa 17 km.), semi subterană și aeriană, pe care tracțiunea se făcea până după războiu tot cu aburi și avea o capacitate de 330 trenuri pe zi. Actualmente linia nu este în funcțiune fiind în curs de electrificare.

Distanțele mari de parcurs, necesitatea legăturei centrului comercial cu periferia, populația de peste 2 milioane a Vienei toate la un loc au impus în acest oraș executarea acestor linii de trafic local (1894). Linia s'a executat cu raze de curbură minime de 150 metri și pante maxime de 20 $^0/_0$; depărtarea între axele celor două căi este de 3,80 m. In privința modului de execuție există oarecare analogie cu problema proectivă ce se pune în București, și anume porțiunea de linie din Viena pentru trafic local, ce urmărește malul canalului Dunărei, dela Vamă la Heiligenstadt, pe o lungime de circa 5,2 km. La linia dublă în lungul cheiului canalului Dunărei, înălțimea de construcție este de 4.93 m. și o lărgime de 8.30 m. Spațiul pentru linia ferată este acoperit și utilizat pentru trotuare (promenade) susținute de o parte cu sâlpi, între care s'a umplut cu zidărie și lăsat numai ferestre largi pentru aerisirea și luminarea tunelului astfel format, spre canalul Dunărei (formă de galerie).

Pericol de inundații din cauza variației nivelului apei în canalul Dunărean nu există din cauză că sunt și anumite ecluze pentru regularea debitului apei și canalul Dunărei în raport cu Dunărea, de unde se lasă să treacă numai apa necesară.

Se recunoaște acum la Viena următoarele desavantagii ale acestei linii de trafic urban: a) rețeaua nu este destul de deasă și voiajorul are de parcurs pe jos distanțe prea mari: ab) linia existentă trebuie să treacă prin centrul orașului iar nu pe laturi; c) are prea puțini pasageri numai 2,2 mil. pasageri pe an și km. in loc de 6 mil) față de ceace ar trebui în o expoatare rentabilă de asemenea linii ferate.

Pentru a remedia aceste incoveniente s'au proectat, însă nu și executat, noi linii, de această dată complect subterane, care să treacă prin centrul orașului și să lege mai bine periferiile.

In «*Vien am Anfangs des XX Iahrhunderts*» sunt date detalii și fotografii asupra acestor mijloace de transport și anexând acea publicație ce cu greu am mai putut-o găsi în Viena, nu mai găsesc necesar a insista asupra acestei lucrări.

PARIS

Metropolitanul orașului Paris constitue una din lucrările cele mai moderne din Europa de acest fel, și din cele mai reușite ale orașului. Există actualmente o rețea de metropolitane în Paris de peste 92 km. pentru construcția cărora s'a cheltuit aproape o jumătate miliard franci Numărul călătorilor pe an trece de 600 milioane, deci 6 miloane călători pe an de km. Venitul Parisului dela metropolitan era în 1922 de circa 27 milioane

www.dacoromanica.ro

franci iar anuitatea împrumuturilor pentru metropolitan era de 18 milioane, deci un venit netto de circa 9 milioane franci.

Cum a mai spus pe noi nu ne interesează metropolitanul Parisului ca mijloc de circulaţie interioară oraşului, fiindcă nu aceasta este problema Capitalei noastre, ci ne interesează ca mod de construcţie.

Totuşi, fiindcă s'ar putea pune în discuţie şi utilizarea liniei Dâmboviţei şi pentru trafic local, pe lângă traficul exterior, atrag atenţia că, dela 1872 când s'a pus chestia noilor mijloace de transport în Paris, şi până la 1902 când s'a pus în exploatare prima linie de metropolitan, s'au pierdut atâţia ani, tocmai din cauză că guvernul nu se convinsese de necesitatea absolută de a separa cu totul traficul exterior de acela local. Companiile de cale ferată vroiau să aibă ele concesiunea pentru interesele lor, iar oraşul Paris înţelegea aşi servi interesele sale locale. Oraşul desigur a reuşit, fiindcă ideia justă era de partea s'a, iar pentru a se evita amestecul de trafic, era aproape să se înfăptuiască un metropolitan cu linie îngustă, în loc de linie normală. De altfel metropolitanul s'a construit cu o lărgime de linie care nu permite reciprocitatea în transportul vagoanelor pentru cele 2 traficuri (vagoanele metropolitanului pot circula pe liniile ferate, dar cele de căi ferate nu pot circula pe cele ale metropolitanului.

Ar fi să desvolt prea mult modul de execuţiune şi exploatare al motropolitanului Parisului. Sunt numeroase uvragiile şi revistele ce s'au ocupat cu aceste lucrării

Voi menţiona însă concluziile ce ne interesează în cazurile noastre speciale.

a) Podurile existente s'au respectat prin ocolirea lor în alegereá traseului.

b) Etanşeitatea tunelului se obţine la presiune mai mică de apă (de 2—4 m) prin o zidărie mai groasă de un m. şi o tencuire suplimentară îngrijită interioară anume între stratul I şi II de zidărie

c) Pe sub Sena dispoziţiile de etanşeitate sunt obţinute prin căptuşirea exterioară a tunelului cu tuburi de fontă.

d) Declivităţile pe liniile de *Mare trafic* nu trec de 20/0 iar razele pe corbură rareori cad sub 300 m.

e) Inălţimea liberă în metropolitan este de 5.20 din care 0,70 ia poza căei.

f) S'a recomandat totdeauna devierea lucrărilor de canalizare, a conductelor, etc. In loc de devierea liniilor metropolitane, primele lucrări de deviere ne sporind preţul de construcţie de cât cu maximum circa 20/0.

g) Actualmente se lucrează la executarea unui inel central metropolitan pentru o mai bună distribuţie şi legătură de terenuri; pentru viitor se prevade prelungirea liniilor dincolo de centura de fortificaţii dela 1870 şi până la Versailles, Saint Cloud, Clichy etc.

III Diverse alte locuri Tehnice

Afară de chestiunile de cadastrare, sistematizare şi metropolitane era firesc să mă interesez şi de celelalte lucruri în atingere precum pavagii, resurse bugetare, organizaţie generală ş. a.

Ar fi să dau o extensiune prea mare acestui scurt memoriu dacă aş trece :n revistă şi aceste chestiuni.

Anexez un caet cu notiţe inedit asupra lucrărilor technice executate în 1922 (altul mai recent încă nu este) în Paris, o dare de seamă asupra pavajelor în lemn din Paris, broşură relativ la organizarea şcoalei de înalte studii urbane din Paris de pe lângă Departamentul Senei (şcoala organizată de câţiva ani şi urmând acum a fi asimilată Universităţilor(altă broşură cu organizaţia şi atribuţiile Serviciilor oraşului Paris, în fine, lucrări ale oficiului departamental al Senei pentru locuinţe eftine.

Directorul General al Cassei
Lucr. Oraşului Bucureşti
Profesor, Inginer Şef
Cincinat I. Sfinţescu

www.dacoromanica.ro